

АРХІТЕКТОНІКА ЗАЛІЗНИЧНИХ МЕРЕЖ В УМОВАХ СІТІ РАЙОНУ

В.К. Губенко, д.т.н., професор; А.А. Лямзин, к.т.н., доцент
*Державний Вищий Навчальний Заклад
«Приазовський Державний Технічний Університет», м. Маріуполь*

Стійкість потокових процесів підприємств промисловості знаходиться в прямій залежності від ступеня розвиненості архітектури транспортних мереж. Прилеглі до підприємствам залізничні транспортні мережі в міській межі більшістю фахівців розглядаються лише як транспортна магістраль, тоді як це, насамперед, структурно-функціональний елемент сіті району, надає істотне вплив на безпеку довкілля та забезпечення міської життєдіяльності. У багатьох сіті районах залізна мережа є також історичним пам'ятником архітектурної та інженерної думки. Території вздовж залізниць володіють значним містобудівних, архітектурних та історико-культурним потенціалом. Разом з тим у більшості сітірайонов зберігається нерівномірний розвиток територій, прилеглих до залізниці. Ці площі можуть бути територіальними резервами, а самі залізниці функціональними і структурними резервами міста. Для більш детальної характеристики залізниць в умовах сіті територій розглянемо це на прикладі українського великого промислового центру м Маріуполя. Маріупольська гілка залізниці формувалася в середині минулого століття, коли про комфортність міського середовища ніхто не думав. Найважливішим завданням було максимально швидко прокласти саме залізницю, щоб забезпечити доставку матеріалів та вантажів до місто утворюючим підприємствам.

Крім основної гілки, аналізований сіті район пронизали десятки дрібних залізниць. Це під'їзні шляхи, які колись пов'язували або досі пов'язують місцеві підприємства з головною залізничною магістраллю, і розгалужена мережа залізниць таких великих промислових підприємств.

Залізниця промислових сітірайонов несе в собі ряд недоліків. По-перше, вона відрізає від центру великі житлові райони. По-друге, залізничний переїзд - це завжди пробка або як мінімум затор. Навіть якщо рух через нього не перекрито, автомобілі завжди змушені вдвічі знижувати швидкість. Якщо при під'їзді до шляхів вона становить приблизно 45-50 км / год, то через рейки транспорт проїжджає вже зі швидкістю 25-30 км / ч. По-третє, залізниця, яка проходить фактично через центр міста, - це потенційна небезпека для людей і автомобілів.

Література

1. Логистика надежности и экологичности вагонопотоков промпредприятия сити районов: монография / В.К. Губенко, М.В. Хара, Лямзин А.А. – Донецк: Изд-во «Ноулидж» (донецкое отделение), 2014. – 383 с.